PRO VELO info

N° 19 – Février 2012

Pour le vélo au quotidien
Le journal des associations romandes PRO VELO

Bienne Fribourg Genève Jura La Côte Lausanne Morges Neuchâtel Riviera Tessin Valais Yverdon

Dossier : La rue en partage

Egger Kommunikation BOXX

LA VIGNETTE POUR LES VÉLOS EST SUPPRIMÉE.

A partir de 2012, la vignette vélo ne sera plus nécessaire. La couverture d'assurance qu'elle offrait aux cyclistes va donc disparaître.

QUE DEVEZ-VOUS FAIRE ?

Vérifiez que vous disposez d'une assurance responsabilité civile valable, et qu'elle couvre les dommages occasionnés lors d'un accident à vélo.

Souvenez-vous que la vignette reste obligatoire pour les cyclomoteurs et pour les vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage de plus de 25 km/h.

QUI PEUT VOUS RENSEIGNER ?

www.adieu-vignette-velo.ch
ou votre assurance.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA
Uffizi federal da vias UVIAS

IMPRESSUM

Journal PRO VELO Info
7, bd Carl-Vogt, 1205 Genève
www.pro-velo-info.ch
www.pro-velo.ch
CCP 17-63018-3

Délai rédactionnel **17 avril 2012**

Comité de rédaction
Raphaël Charles (président)
Manon Giger, Lucas Girardet, Johanna Lott Fischer (trésorière), **Lisa Mazzone**

Collaborateurs rédactionnels
Jean Ammann, Giuliano Broggini, Marianne Fässler, Katja Krtschek, Claude Marthaler, Lisa Mazzone, Mathieu Pochon, Sylvette Riom, Sibylle Waltert

Secrétaire de rédaction **Sylvette Riom**
Corrections **Cécile Neeser Hever**
Illustration intérieure **Cécile Koepfli**

Publication
Mise en page **Simone Kaspar de Pont**
Impression **Imprimerie Genevoise**
Journal tiré à 5000 exemplaires
Imprimé sur du papier recyclé

Publicité
pro-velo-info@pro-velo.ch

PRO VELO ROMANDIE

PRO VELO Bienne-Seeland
Tel. 032 341 64 65
www.pro-velo-biel.ch

PRO VELO Fribourg (canton)
Tél. 078 909 17 61
www.pro-velo.ch/fribourg

PRO VELO Genève
Tél. et fax 022 329 13 19
www.pro-velo-geneve.ch

PRO VELO Jura
www.pro-velo.ch/jura

PRO VELO La Côte
Tél. 078 835 69 18
www.pro-velo-lacote.ch

PRO VELO Morges
contact@pro-velo-morges.ch

PRO VELO Neuchâtel et Montagnes neuchâteloises
Tél. 032 721 23 31
www.pro-velo.ch/neuchatel

PRO VELO Région Lausanne
www.pro-velo-lausanne.ch

PRO VELO Riviera
Tél. 079 206 77 57
www.pro-velo-riviera.ch

PRO VELO Valais
Tél. 027 322 46 15
www.veloruesion.ch

PRO VELO Yverdon
www.pro-velo-yverdon.ch

PRO VELO Ticino
www.proveloticino.org

Référez-vous aux sites internet de chaque association et découvrez l'agenda cycliste de Suisse Romande

Sylvette Riom,
secrétaire
rédactionnelle

EDITORIAL

Entre le moustique et le poisson

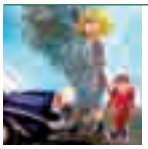
Toujours plus vite, toujours plus gros. Au rythme de ce leitmotiv encore trop largement répandu, il ne fait aucun doute que l'espace dévolu à la circulation semble régi par la loi de la jungle. Le plus polluant passe et les autres se cachent. Au contraire d'une zoologie bien inventoriée, les usagers de la route n'ont pas l'air d'avoir été encore bien identifiés. Ainsi qu'est-ce qu'un vélo et son pédaleur dans ce règne en mouvement ? Moucherons peu visibles pour le camion, moustiques énervants pour le conducteur pressé, ils sont des loups pour certains piétons. Même les planificateurs semblent se poser des questions. Lombric lorsque le marquage est inexistant et que la place manque, le cycliste peut, sans transition, se retrouver espèce protégée dans une échelle à poisson quand le budget est là (lire en page 5 la brève d'Yverdon). A d'autres endroits, on peut imaginer que l'urbaniste croit à l'apprentissage inné de la trajectoire, à l'instar peut-être de la transmission de l'emplacement du tunnel à batraciens entre les générations de grenouilles. Certains aménagements deviennent parcours du combattant, cumulant pavés, priorité de droite, voie de bus et flâneur qui traverse. Quelques antennes d'abeille ou yeux de mouche ne seraient alors pas de trop.
Si chacun, lorsqu'il pédale, a en tête son propre bestiaire, il semble néanmoins urgent de trouver un langage commun aux différentes espèces occupant la rue.
Ne faudrait-il pas moins d'aménagement et plus de communication ? Moins de barrières et plus d'éducation ?

Sylvette Riom

Dessin de couverture
Olivia Wermus Genevay, illustratrice et graphiste établie à Renens, www.omelette.ch

Sommaire

RÉGIONS 4–5
- La voix des associations
- Morges, la nouvelle-née

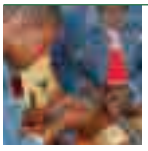


DOSSIER – LA RUE EN PARTAGE 6–9
- Vélos et transports publics : Entre complémentarité et conflits
- Cyclistes et piétons : Côte à côte ?
- Quand et comment se partager l'espace ?

PRO VELO SUISSE 11
- Toolbox: Une boîte à outil indispensable pour promouvoir le vélo au travail

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS 12

CARTE BLANCHE À JEAN AMMANN 13
- Une enjambée de 36 centimètres



INITIATIVE 15
- Vélos pour l'Afrique

Herbert Chautems

YVERDON NOUVEAU PONT
Ce pont, qui surplombe la voie de chemin de fer, a coûté 5 100 000 CHF et vient d'être inauguré. Si les cyclistes sont en sécurité lors de son franchissement, ils se retrouvent dans la circulation juste avant et après celui-ci, ce qui ne va pas sans dangers si l'on sait que plus de 20 000 véhicules empruntent chaque jour cette route. Cet exemple illustre bien une problématique présente dans toutes nos localités. *Herbert Chautems*

Carine Stucki-Steiner

BIENNE VÉLOS EN LIBRE SERVICE
Après une phase expérimentale d'une année, la phase test va être prolongée jusqu'en 2013. La ville compte actuellement 30 vélos en libre service dans 9 stations de prêt. L'emprunt des vélos s'effectue au moyen d'une carte qu'il faut commander sur le site www.velospot.ch. Les résultats très positifs obtenus l'an dernier laissent présager un futur réjouissant. *Carinne Stucki-Steiner*

28 mars : Assemblée générale au Musée national du vélo de Brügg

La voix des associations PRO VELO

Dans cette rubrique, chaque association donne des nouvelles de sa région

OUEST LAUSANNOIS Un expert pour la mobilité douce

Une excellente nouvelle est tombée du côté des communes de l'Ouest lausannois : celles-ci se sont attaché les services d'un délégué à la mobilité douce en la personne de Jean-Christophe Boillat. Cet ingénieur EPFL en génie civil, véritable passionné du vélo et très actif dans la promotion des moyens de déplacement durables, contribue depuis le début de l'année à la mise en œuvre de stratégies essentielles définies dans le cadre du SDOL (Schéma directeur de l'Ouest lausannois).

Marc Assal

LA CHAUX-DE-FONDS Aménagement de la Place de la Gare

Invité par les autorités, PRO VELO Neuchâtel a découvert la nouvelle place de la gare souhaitée par la ville. Le projet redéfinit les espaces dédiés aux différents moyens de transports et intègre 80 places de parc couvertes pour les vélos. Sa réalisation est prévue pour 2013. Le projet détaillé se trouve sous www.placedelagare.ch

Samuel Chalard

JURA Stratégie énergétique cantonale 2035

PRO VELO Jura participe au groupe d'accompagnement de la stratégie énergétique cantonale 2035 qui vise une diminution de la consommation énergétique de 6000 à 4000 watts par Jurassien, premier pas vers une société à 2000 watts à l'horizon 2100. PRO VELO Jura s'engage pour une pleine intégration de la thématique de la mobilité dans cette réflexion. A cette fin, une liste de propositions concrètes a été transmise aux autorités (voir www.pro-velo.ch/jura).

Claude-Alain Baume

28 mars, 19h30 : Assemblée générale à Delémont

FRIBOURG La réalisation d'une vélostation se dessine…

Après de longues années d'attente, la ville de Fribourg, sous l'initiative de l'architecte municipal, a créé un groupe de travail en vue de définir le projet d'une vélostation à la gare. Le groupe est composé d'acteurs-clés issus de l'économie (Groupe E, BCF) ainsi que de diverses associations actives dans la mobilité (PRO VELO Fribourg, ATE et TCS). La bonne dynamique de travail et la collaboration constructive des séances laisse entrevoir de belles perspectives au projet et réconforte PRO VELO Fribourg. *Didier Grandjean*

8 mars : Assemblée générale
31 mars : Bourse aux vélos à Fribourg

Morges – la nouvelle-née

Depuis plus de 5 ans, un groupe régional de l'association PRO VELO Région Lausanne est actif à Morges et dans sa région. Au fil de ses actions, l'équipe s'est enrichie jusqu'à devenir un acteur local reconnu. Progressivement, le besoin de créer une nouvelle association, indépendante de sa grande sœur lausannoise, s'est fait sentir. La naissance de PRO VELO Région Morges témoigne d'une dynamique locale forte en faveur de la mobilité douce, et du vélo en particulier.

PRO VELO Région Morges reste cependant étroitement lié à PRO VELO Région Lausanne qui gère une grande partie des tâches administratives pour la nouvelle association. Avec cette collaboration, la nouvelle association morgienne bénéficie d'un appui stable et efficace pour s'assurer d'un bon départ.

La base associative de la nouvelle identité est constituée des membres établis dans le district de Morges. Ils seront conviés à une première assemblée générale le 19 mars. Cette réunion sera l'occasion pour les membres de rencontrer les initiateurs de la nouvelle association, tous actifs dans le cadre de PRO VELO et dans la région.

Les réalisations en faveur du vélo n'ont toutefois pas attendu la constitution de l'association morgienne. Par le passé, les membres de PRO VELO ont réussi à faire améliorer des itinéraires cyclables et à faire installer des parcs à vélo. Le suivi des mises à l'enquête a aussi permis de faire corriger plusieurs réalisations non conformes. Des bourses aux vélos et des cours de conduite ont été proposés. Ces différentes activités, mêlées à un contact étroit avec les élus de la ville, donnent à la nouvelle association un rôle reconnu. Une belle réussite en 2011 fut l'inscription au budget communal d'un poste dédié aux aménagements cyclables. PRO VELO Région Morges entend continuer sur cette lancée pour participer à la construction d'un avenir plus cyclable. A Morges comme ailleurs, de nombreuses améliorations sont possibles par de petites interventions bien pensées. Ici, la connaissance et l'expérience du terrain de nos membres constituent une richesse que PRO VELO Région Morges souhaite valoriser. J'invite donc nos membres à nous transmettre leurs observations et propositions.

Thierry Bieler

19 mars, 19h : Assemblée Générale à Beausobre, foyer n°5

LA CÔTE Réseau cyclable pour VLS

Réaliser un réseau de vélos en libre service, c'est bien. Créer un réseau cyclable bien adapté reliant les différentes stations, c'est encore mieux. Tel est le projet auquel PRO VELO La Côte entend apporter sa contribution par sa connaissance du terrain. Il s'agira aussi de proposer des itinéraires menant aux sites d'intérêt de la région, notamment touristiques. Le développement d'un outil rendant toutes ces informations facilement accessibles constituera aussi un défi pour tous les partenaires réunis autour de ce projet.

Raphaël Charles

GENÈVE Les cyclistes continuent d'apprivoiser les rails

Le nouveau réseau des transports publics, dont les médias ont fait des gorges chaudes, est marqué par l'extension du tram. Si les réalisations sont réjouissantes dans la zone périurbaine, le centre-ville laisse mi-figue mi-raisin : la descente de la rue de Coutance connaît un triste épilogue et reste fermée aux cycles, le quai de la Poste est peu lisible pour le quidam et la place Bel-Air mène droit les vélos sur les piétons en transbordement. Une communication ciblée permettrait d'accompagner le cycliste dans l'appropriation de ces nouveaux aménagements. *Lisa Mazzone*

17 mars, 10h-16h, Saint-Jean : Bourse aux vélos suivie d'une parade endimanchée

14 avril, dès 13h30, parc des Cropettes : Lancement de la saison des Samedis du vélo (www.samediduvelo.ch)

RIVIERA Sortez vos vélos !

Les membres du comité ont souvent eu pitié de l'état du vélo de la présidente. C'est pourquoi ils ont jugé utile de mettre sur pied un cours de petites réparations pour vélo. La forme définitive du cours n'est pas encore établie ; vous en saurez plus en consultant le site www.pro-velo-riviera.ch dans le courant du mois de mars. Enfin, nous menons des discussions pour la reprise de la bourse aux vélos d'automne, en collaboration avec l'ATE. D'ici là, ne manquez pas le cours de conduite vélo pour enfants qui aura lieu le 2 juin à La Tour-de-Peilz.

Myriam Prongué Costa

17 mars, dès 9 h : bourse aux vélos sous la Grenette

6 mai, 8h-17h, journée de la mobilité douce. La route sera fermée à la circulation entre Vevey et Cully dans les deux sens.

SION Se donner les moyens de ses ambitions

Fruit du travail efficace de la déléguée à la mobilité, le volet idoine du nouveau plan directeur communal est un signal cyclophile. Il permet la reprise des aménagements de contresens cyclables, zones de rencontre (20 km/h), itinéraires sécurisés et infrastructures de stationnement cyclable. Fort d'une ambition louable, recevoir le prix vélo d'ici à 2015, Sion s'en donne les moyens. Mais espérons que le départ à Zurich de la déléguée à la mobilité n'occasionnera pas de frein à ce mouvement tant attendu. *Yves Degoumois*

Assemblée générale 18 avril, 20 h. Buffet de la gare de Sion

STEIN-AM-RHEIN Pédaler en suisse-allemand

Du 21 au 28 juillet 2012, PRO VELO Thurgovie organise un camp à vélo pour les adolescents de 12 à 16 ans. Les balades seront complétées par l'apprentissage des bons réflexes de conduite et de nombreuses activités ludiques. Les organisateurs seraient heureux d'accueillir des jeunes suisses-romands ! *Sylvette Riom*

www.provelothurgau.ch/bike4fun.fr.html

AUTRE SALON Un contre-événement plutôt pour… les mobilités durables

Pour la 4e année consécutive, l'Autre Salon investit Genève avec ses activités ludiques et décalées, en parallèle au Salon de l'automobile. L'objectif de cette alternative poil-à-gratter à la grand-messe de la voiture? Faire réfléchir sur la mobilité d'avenir et apporter du glamour lorsque le Salon de l'automobile n'est que paillettes sur carrosserie.

Lisa Mazzone

Du 8 au 18 mars. Programme sur www.autre-salon.ch

Organisé par de nombreuses associations engagées pour la mobilité douce, et coordonné par PRO VELO Genève

La rue en partage

Sujet réalisé par Lisa Mazzone,
en collaboration avec Mathieu Pochon*

Cécile Koepfli

Alors que le vélo est toujours plus identifié comme moyen de transport idéal pour les déplacements quotidiens, il n'est pas toujours aisé de lui trouver une place à part entière sur la chaussée. Dans des villes qui sont avant tout construites autour de l'automobile, l'espace tend à manquer et on est souvent amené à le partager avec d'autres usagers : voitures, transports publics ou piétons. Or, toutes les configurations ne sont pas parfaites et les acteurs de la mobilité douce ne sont pas encore suffisamment reconnus. Une politique de promotion réellement conséquente leur accorderait sans ambages une place prioritaire en réduisant l'emprise du trafic motorisé, extrêmement gourmand en espace. Les résistances sont toutefois tenaces et des infrastructures bien entretenues et spécifiques au vélo ne font pas encore florès : l'automobile garde – pour l'instant – son aura, qui complique bien des projets de développement du vélo.
D'aucuns souhaiteraient repenser plus globalement le concept d'aménagement pour y effacer les fragmentations. L'espace partagé a ainsi pour objectif de restituer sa vitalité à la rue : adieu la route de circulation et place aux individus. Concrètement, les nombreuses signalétiques (panneaux, marquages etc.) disparaissent pour laisser place à la communication entre usagers. Si cette posture, qui parie sur la cohabitation, a évidemment ses limites, les zones de rencontre en sont une émanation et l'idée de responsabiliser les usagers pour requalifier des espaces est répandue.
Si la place vient à manquer, mettons les bonnes priorités et n'oublions pas d'innover !
Sujet foisonnant, le partage des espaces touche toutes les catégories d'usagers de la route. En raison de la place limitée, la problématique de la cohabitation entre automobilistes et cyclistes n'est pas directement traitée dans ce numéro. Le focus de ce dossier a été pointé sur les nouvelles formes de partage actuellement développée entre vélos et piétons ou vélos et transports publics.

Pour aller plus loin :
Informations et études au sujet de l'espace partagé sur www.certu.fr, « shared space »

* ingénieur en environnement (EPF),
Büro für Mobilität AG (www.bfmag.ch)

Gros plan sur les zones de rencontre

Introduites dans la loi suisse en 1980 sous la dénomination de « zones résidentielles », les zones de rencontre proposent de replacer l'humain au centre, en donnant la priorité aux piétons. Leur fortune viendra suite à l'expérience pilote menée dans le village modèle de Berthoud, en 1995, sous le nom de « zone pour flâner » (« flanierzone »). Le principe, fixé dans la loi sous sa forme définitive depuis 2002, est de limiter la vitesse à 20 km/h et de permettre au piéton d'utiliser l'ensemble de la chaussée, sans qu'il ne gêne toutefois inutilement les autres usagers. Contrairement aux zones 30, c'est le piéton qui est prioritaire sur le trafic. Il existe aujourd'hui plusieurs centaines de zones de rencontre en Suisse, qui s'implantent principalement dans des rues de quartiers résidentiels ou des rues commerçantes. Leur aménagement permet une revalorisation de l'espace, afin d'y réintroduire de la convivialité. Elles entraînent en outre un regain d'attention des différents usagers, ce qui assure une plus grande sécurité. La ville de Berne, qui compte 65 zones de rencontre, dont certaines ont été mises en place grâce à un processus participatif favorisant l'appropriation et le respect de ces espaces, a d'ailleurs été récompensée par le Prix Rue de l'Avenir 2011. Petit bémol toutefois : certaines réalisations sont, dans les faits, peu satisfaisantes pour le cycliste qui est autorisé à y rouler à contresens mais ne sait pas où le faire. L'aménagement et une bonne transmission de son mode d'emploi ont donc un rôle primordial dans la réussite de ces zones.

Plus d'informations :
www.zonederencontre.ch
www.rue-avenir.ch

VELOS ET TRANSPORTS PUBLICS

Entre complémentarité et conflits

En matière de mobilité combinée, le vélo fait aujourd'hui l'unanimité pour sa complémentarité aux transports publics. Le succès des vélostations dans les principales villes de Suisse en témoigne largement. Pourtant, en milieu urbain, l'espace limité implique son lot de conflits, que ce soit sur la chaussée en général ou à proximité des arrêts de transports publics.

En ville, l'espace routier est soumis à une forte pression puisqu'il doit pouvoir répondre aux besoins très différents de tous les types d'usagers. Les solutions de mixité sont aujourd'hui devenues presque indispensables, notamment entre vélos et transports publics pour favoriser leur complémentarité en termes de mobilité douce. Pourtant, les conflits qu'elles génèrent font encore débat. Pour compliquer le tableau, le développement du tram dans les villes d'Europe, comme à Grenoble et Bruxelles, ou le projet de son introduction, comme à Lausanne ou Bienne, confrontent les autorités à des défis d'aménagement importants. Si le tram permet souvent une intervention urbanistique intéressante, il est aussi source de danger pour les cyclistes. En effet, même les plus aguerris risquent un accident lorsqu'il s'agit de croiser des rails de tram, en particulier dans les carrefours, où il n'est pas rare de devoir traverser plusieurs voies avec un angle d'approche souvent dangereux. Les arrêts de tram ou de bus avec trottoirs avancés forment un autre exemple d'obstacle à risque d'accident, où les cyclistes voient leur espace de circulation soudain restreint.

Ces nombreux problèmes sont aujourd'hui largement débattus par les spécialistes et plusieurs approches de solutions se dégagent. Pour accompagner le développement du tram à Genève, le canton a entamé une réflexion pour la sécurisation aux croisements des rails de tram. Le dispositif «véloSTRAIL» constitue une solution technique intéressante: il permet d'éviter les chutes en offrant une surface de caoutchouc résistant au poids d'un vélo (voir photo ci-contre). Le canton le teste ainsi au quai de la Poste et au boulevard Georges-Favon, où le croisement est particulièrement dangereux. Bien que les essais soient concluants et que les cyclistes se montrent satisfaits, cette solution ne fait pourtant pas l'unanimité en raison des coûts élevés qu'elle engendre et les conflits peuvent également être évités par l'aménagement de l'espace routier, comme on l'a vu à Berne où une démarche participative a été menée.

Alors que l'ouverture des couloirs de bus aux cyclistes commence à faire école, les villes de Suisse romande sont encore mal loties. Cette cohabitation est recommandée à la descente, où elle n'altère pas la vitesse commerciale des transports publics, mais également autorisée dans certaines villes sur des tronçons plats, voire légèrement pentus. La ville de Fribourg fait figure de bonne élève, puisqu'elle a généralisé l'ouverture des voies de bus aux cyclistes, peu importe leur largeur ou la déclivité.

À l'heure actuelle, la participation et les solutions techniques et d'aménagement apportent des réponses ponctuelles pour faire face à l'augmentation des conflits entre cyclistes et transports publics. Pourtant, à plus large échelle, une réflexion est également nécessaire pour faire de la rue un espace moins routier, à caractère plus humain. L'exemple de la Belgique, avec son «code de la rue» (en référence au code de la route), trouve aujourd'hui un écho positif dans les milieux associatifs suisses et pourrait ouvrir un champ prometteur dans les années à venir.

MP

Pour aller plus loin:
Conférence Vélo Suisse:
www.conferencevelo.ch/home_f.html
Code de la rue:
www.provelo.be/spip.php?article781

Marcel Gutschner

À Fribourg, des couloirs partagés: l'exemple à suivre

Lisa Mazzone
1)

François Dardouvaux
2)

Lisa Mazzone
3)

Laurent Abouchar
4)

CYCLISTES ET PIETONS

Côte à côte ?

«La promotion du vélo ne doit pas se faire au détriment des piétons», a affirmé Mobilité piétonne en octobre dernier, dans une résolution qui revendique des trottoirs et des cheminements réservés aux seuls usagers pédestres. Les revendications des deux principaux acteurs de la mobilité douce sont-elles devenues discordantes ? Eclairage.

Thomas Schweizer, directeur de Mobilité piétonne, clarifie d'entrée de jeu : «Nous ne nous positionnons pas contre les cyclistes mais pour des chemins piétonniers de qualité. Le partage des surfaces dans les localités doit rester une exception, alors qu'il a tendance à se généraliser, par économie de moyens. Lorsque les vélos sont séparés du flux des marcheurs grâce à des infrastructures, tout le monde est gagnant !». En principe, Stéphane Bolognini, président de PRO VELO région Lausanne, partage ce point de vue, mais il nuance : «La place à disposition n'est pas extensible. L'idéal est de réduire celle du trafic motorisé pour la réaffecter aux vélos, mais ce n'est pas toujours possible. Il faut alors envisager un partage de l'espace avec les piétons pour offrir une sécurité accrue et convaincre les nouveaux usagers, à condition toutefois que certaines conditions soient réunies (voir ci-contre).» Et de rappeler que Lausanne est une ville de montées, qui favorise une cohabitation réussie lorsque le cycliste est particulièrement vulnérable.

Quel cycliste êtes-vous ?

Le développement du vélo ne permet plus de mettre tous les cyclistes dans le même panier. Il s'agit de faire la distinction entre un cycliste fringuant et aguerri et l'usager plus occasionnel craignant le trafic. Dans cette perspective, PRO VELO Région Lausanne privilégie la dérogation accordée pour les cycles sur des espaces piétonniers, car celle-ci laisse le cycliste libre d'emprunter la chaussée s'il le préfère et s'il roule à une vitesse soutenue. L'objectif du trajet (délassement ou déplacement) donne également lieu à des conduites différentes. Enfin, l'essor des vélos à assistance électrique complexifie la cohabitation, puisque leur vitesse n'est pas altérée par la montée et moins adaptable.

Piétons et cyclistes : des ressentis différents

Sur le trottoir, les piétons n'ont pas l'impression d'être acteurs de la mobilité. Dès lors, leur démarche est spontanée et imprévisible, au contraire du vélo qui vise la linéarité de la trajectoire. Les cyclistes, qui sont habitués à être en position de faiblesse dans le trafic, sont prêts à réagir rapidement. Ils ont alors tendance à ressentir la cohabitation comme peu problématique, dans la mesure où elle n'obstrue pas leur chemin ; tandis que les piétons sont souvent effrayés par les vélos qui surgissent sans s'être fait entendre. L'aménagement de la surface partagée est donc particulièrement important pour indiquer aux usagers piétons et cyclistes qu'ils sont invités à cohabiter.

Autour de la cohabitation : la communication

Lorsque la solution retenue est le partage, celui-ci doit réellement être adopté par tous les usagers et, pour mettre toutes les chances du côté de l'aménagement, une bonne communication est de mise. Expliquer les changements et les soutenir par des recommandations est essentiel. La communication positive sur le respect du piéton mise en place par la Ville de Lausanne permet par exemple de clarifier la situation et d'inviter les cyclistes à la cordialité sur le ton de l'humour (voir illustration page suivante).

En matière de partage des espaces, on constate donc qu'il faut rester nuancé : chaque situation comporte son lot de particularités et il serait risqué de s'aventurer à des généralités. Une analyse au cas par cas doit passer par une consultation des usagers pour correspondre à leurs besoins et permettre une appropriation de l'espace urbain.

1) Les voies couvertes de Saint-Jean, à Genève, sont un bel exemple de cohabitation réussie grâce à une largeur importante et une faible fréquentation piétonne.

2) A Neuchâtel, les cyclistes peuvent se promener sur les quais. La cohabitation se passe sans heurt car un itinéraire alternatif rapide est prévu sur la route.

3) Mauvais exemple à Genève, où les conflits sont fréquents entre cet arrêt de bus et l'entrée de l'Université. Les flux piéton et cycliste y sont opposés, tandis que la fréquentation reste très importante, en particulier aux heures de pointe.

4) Le trottoir du pont Chaudron, à Lausanne, accueille une étroite piste cyclable, toutefois appréciée de certains cyclistes, compte tenu du trafic en présence.

Quand et comment se partager l'espace ?

Le partage d'une surface entre piétons et vélos peut prendre bien des formes, plus ou moins conflictuelles selon les différentes situations. Afin de ne pas se perdre dans la jungle des panneaux, petit tour d'horizon des signalisations utilisées :

ESPACES PARTAGES

Zone piétonne/chemin piétonnier, cycles autorisés

Une dérogation est accordée aux cyclistes, qui peuvent emprunter ces espaces. Ce sont néanmoins les piétons qui gardent la priorité absolue. Les cyclistes doivent par conséquent « avoir égard aux piétons et, lorsque la sécurité l'exige, les avertir, voire s'arrêter » (art. 33, al. 4, OSR). Cette exception est parfois assortie d'un panneau sensibilisant les cyclistes à la vitesse réduite et au respect des piétons. Les cyclomoteurs (et notamment les vélos à assistance électrique) ne sont par contre autorisés qu'avec leur moteur éteint. Enfin, cet aménagement présente un grand avantage : il n'est pas obligatoire pour les cyclistes plus aguerris qui lui préfèreraient la chaussée.

Piste cyclable et chemin piétonnier sans délimitation de l'espace de chaque usager

Les cyclistes (ainsi que les cyclomoteurs et VAE) sont contraints d'emprunter ces cheminements et ne peuvent circuler sur la chaussée. Le respect est de mise dans ses situations, où le piéton reste prioritaire sur l'ensemble de la zone. Des pictogrammes, représentant piétons et vélos superposés, peuvent être peints sur le sol pour améliorer la compréhension.

Circulation interdite aux véhicules motorisés

Ce panneau est généralement utilisé pour permettre des exceptions à l'interdiction de circuler (par exemple pour les livraisons ou les ayants droits). Il désigne par la négative une zone piétonne ouverte aux cyclistes. Par contre, sans mention particulière, c'est le cycliste et les véhicules autorisés qui y sont prioritaires, puisque l'espace est considéré comme une chaussée. L'ajout d'un panneau « zone de rencontre » inverse ce régime.

ESPACES SEPARES

Piste cyclable et chemin piétonnier avec délimitation de l'espace de chaque usager

Chaque usager est prié de rester sur son espace, délimité par une ligne traitillée ou continue et balisé avec des pictogrammes. Selon la largeur à disposition, cette configuration s'apparente fortement à une piste cyclable. Les cyclistes sont obligés d'emprunter cet aménagement. Dès que la largeur le permet, il serait utile de créer une distinction plus marquée entre piste et chemin, pour sécuriser les personnes mal-voyantes ou à mobilité réduite.

Piste cyclable

Les pistes cyclables doivent être physiquement séparées de la chaussée et du trottoir. Les piétons sont autorisés à les emprunter lorsqu'un trottoir fait défaut, ce qui est plus fréquent à la campagne, où la circulation piétonne sur les grands axes est rare.

Bande cyclable

Au contraire des pistes cyclables, les bandes sont marquées sur la chaussée et ne sont jamais obligatoires pour les cyclistes. Par conséquent, elles peuvent être peintes en parallèle à un cheminement piéton ouvert aux vélos, dans le but de sécuriser les cyclistes plus aguerris qui privilégient la chaussée. Elles ont néanmoins le gros défaut d'être régulièrement utilisées pour du stationnement illicite ou empruntées par les deux-roues motorisés. Pour rappel, ceux-ci ne sont pas autorisés à les utiliser pour dépasser par la droite.

Les ingrédients d'une cohabitation réussie

Lorsque les espaces sont partagés entre piétons et vélos, certaines caractéristiques sont indispensables pour que la mayonnaise prenne. Afin d'éviter les conflits et de laisser sa chance à une cohabitation réussie, il faut :

- des surfaces assez larges, pour que chacun soit libre d'effectuer sa trajectoire.
- une fréquentation réduite, qui prend également en compte les types de déplacements cyclistes et les pics de fréquence. Plus la largeur est généreuse, plus un flux important est acceptable.
- une distinction des aménagements nécessaires entre les situations de descente ou de montée; cette dernière contraint de fait les cyclistes à adopter une vitesse raisonnable et maîtrisée.
- des trajectoires piétonnes et cyclistes qui ne se contredisent pas (ou ne sont pas perpendiculaires).

Par ailleurs, la représentation qu'on se fait du cycliste n'est pas la même dans toutes les villes et sa présence est plus ou moins acceptée par les autres usagers. De là vient la nécessité d'étudier chaque situation et de faire des bilans après l'installation d'une surface partagée.

Pour aller plus loin :
***Surfaces partagées entre piétons et cyclistes*, une brochure de recommandations réalisée par PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne, disponible sur www.pro-velo.ch/fr/themes-et-projets/infrastructures/surfaces-partagees-pietonscyclistes**

Plus pour le vélo, moins pour le porte-monnaie

Les membres de PRO VELO bénéficient de réductions auprès de différents magasins de cycles, prestataires de voyage et compagnies d'assurance. En voici un aperçu.

Certaines associations régionales développent également ce type de partenariat dans leur zone géographique.
Contactez-les ou visitez leur site pour en savoir plus.

1) VELOPLUS

Veloplus – s'équiper pour l'aventure : les cinq magasins Veloplus proposent plus de 8000 articles pour le vélo au quotidien, le VTT et le trekking.
Sur place, tous les modèles de vélos peuvent être essayés et les différents types de lampes comparées dans un espace test spécialement conçu à cet effet. Les membres de PRO VELO profitent d'une réduction de 5 % sur tout l'assortiment des magasins. La nouvelle vignette Velofinder est par ailleurs proposée au prix préférentiel de CHF 6.– au lieu de 9.–. Les boutiques se trouvent à Bâle, Emmenbrücke, Ostermundigen, Wetzikon et St-Gall. Tél. 0840 444 777 | www.veloplus.ch

2) TOUR DE SUISSE RAD AG

Des vélos sur mesure et des conseils professionnels.
Les vélos Tour de Suisse misent sur la qualité: ils sont développés à Kreuzlingen et assemblés en Suisse, sur la base de composants produits à l'échelle internationale. Concevez vous-même le vélo de vos rêves grâce au système à la carte. Choisissez parmi les 24 couleurs TDS ou sélectionnez votre couleur préférée dans le nuancier RAL: votre vélo sera peint en Suisse. Vélo de course stylisé, VTT décoiffant, vélo électrique puissant, vélo urbain confortable, vélo de trekking léger ou vélo d'enfant sûr: les clients TDS ont l'embarras du choix. En 2012, les membres de PRO VELO profitent d'une réduction de 6% sur l'assortiment de vélos Tour de Suisse.
A propos de qualité: tous les vélos de location de Rent A Bike (www.rentabike.ch) sont fabriqués chez TDS.
Tél. 071 686 85 00 | www.tds-rad.ch

3) SIMPEL

Remise de 100 CHF sur tous les modèles simpel.ch !
Miser sur un vélo simpel.ch, c'est déjà profiter de prix attrayants grâce à la vente directe. De plus, les membres de PRO VELO bénéficient d'une remise de CHF 100.– (sauf sur les vélos d'enfants et les actions). Simpel.ch propose des vélos d'une grande fiabilité pour le quotidien et le trekking. Les vélos électriques simpel.ch sont eux-aussi très demandés. Indiquez simplement le code de réduction pour toute commande sur shop.simpel.ch : saisissez le code provelo-simpel et les CHF 100.– seront automatiquement déduits du montant de la facture.
Tél. 0848 55 44 55 | www.simpel.ch

4) VELOMARKT.CH

Réduction de 6 % sur tout l'assortiment de shop.velomarkt.ch!
Des accessoires pour vélo et VTT : des remorques à l'habillement en passant par les pièces détachées : la boutique en ligne shop.velomarkt.ch propose tout ce que convoitent les amoureux de la petite reine. Sur velomarkt.ch, vous trouverez un large assortiment d'articles autour du vélo et du VTT à des prix attrayants. En tant que membre de PRO VELO, vous profitez par ailleurs d'un rabais de 6% sur tout l'assortiment. Lors de la commande sur shop.velomarkt.ch, saisissez le code de réduction provelo-vm et les 6% seront automatiquement déduits du montant de la facture.
Tél. 044 500 55 00 | www.velomarkt.ch

5) EUROTREK

Les membres de PRO VELO profitent cette année encore d'une réduction exclusive.
En saisissant votre numéro de membre PRO VELO lors de la commande, vous profitez d'une réduction de 5% sur toutes les offres vélo, VTT et vélo et bateau. Le spécialiste des vacances sportives Eurotrek propose un vaste choix de treks à vélo individuels ou en groupe dans toute l'Europe. Les excursions sont classées par niveau, des plus faciles aux plus difficiles; hébergement et transport des bagages préréservés.
Tél. 044 316 10 00 | www.eurotrek.ch

6) SYMPANY

Profitez du partenariat de PRO VELO avec Sympany.
Il vous permet de bénéficier de conditions spéciales exclusives et d'avantages attrayants en relation avec vos assurances. Vous et vos proches profitez de rabais collectifs, de rabais de combinaison sur l'assurance véhicule et l'assurance ménage ainsi que de conditions d'acceptation simplifiées pour l'assurance maladie.
Hotline des offres 0800 655 655 | www.sympany.ch/pro-velo

7) VELOREGISTER.CH

Les membres de PRO VELO peuvent acquérir un set de sécurité au prix forfaitaire de CHF 10.– (par vélo). Le set se compose de trois vignettes de sécurité et d'un pass vélo. Ces coûts sont uniques et non récurrents. Si vous vendez ou offrez votre vélo, le nouveau propriétaire n'aura aucun frais supplémentaire à assumer.
Tél. 076 421 22 36 | www.veloregister.ch

Le vélo fait son chemin dans les entreprises, même parmi les avions!

TOOLBOX

Une boîte à outils indispensable pour promouvoir le vélo au travail

Avec l'aide de la Toolbox de PRO VELO Suisse, les entreprises peuvent développer de façon indépendante une stratégie de promotion, de mise en œuvre et de financement pour le vélo. Le classeur pratique est composé de textes, d'images et d'exemples qui illustrent les différentes approches possibles pour intégrer le vélo dans une organisation.

La Toolbox est destinée aux entreprises qui veulent intégrer la promotion du vélo dans leur travail. Elle montre les avantages, mentionne les étapes nécessaires et propose une panoplie de mesures possibles, qui vont de l'installation de stationnement au remboursement des frais liés à l'utilisation d'un vélo, en passant par l'introduction de rafraîchissantes sorties d'entreprise cyclistes. Un total de trente mesures est présenté et illustré par des exemples pratiques en Suisse. La Toolbox sert également d'ouvrage de référence en livrant une série de coordonnées importantes pour qui veut promouvoir le vélo dans son entreprise. Cette boîte à outils se présente sous la forme d'un classeur, de sorte que le contenu peut être continuellement enrichi de coupures d'articles, de notes personnelles ou de documents internes. Pour l'année 2012, la Toolbox a été visuellement remaniée et son contenu revisité. De nouvelles entreprises exemplaires servent d'inspiration et de motivation.

Surmonter les blocages avec humour

A priori plutôt destiné à d'autres moyens de locomotion, l'Aéroport international de Genève dispose de sa propre carte vélo, qui comprend une série d'itinéraires recommandés, en indiquant chaque fois les temps de parcours et leur profil de déclivité. Les aménagements pour cyclistes (stationnements, borne de gonflage des pneus, passerelles, etc.) sont aussi indiqués, sans oublier un argumentaire des plus convaincants! On y lit par exemple que «la fatigue n'est pas inéluctable: plus vous roulez à vélo, moins vous êtes fatigué!». La carte d'itinéraires fonctionne autant comme un service pour les cyclistes que comme incitation au changement.

Et chez vous? La petite reine se fraie-t-elle un chemin dans votre entreprise?

Sibylle Waltert
Traduction: Alexandre Mitev et Manon Giger

Pour plus d'informations: www.pro-velo.ch > Thèmes et Projets > Promotion du vélo > En entreprise > Toolbox

BIKE TO WORK

Quand le vélo devient le thème principal durant la pause

Markus Neuburger serait particulièrement heureux si, durant le mois de juin, le soleil brillait tous les jours ouvrables. De cette manière le coordinateur de bike to work du cabinet d'architecture Lötscher GmbH n'aurait aucun effort à faire pour motiver ses collègues à se rendre au travail totalement ou partiellement à vélo. L'entreprise de 25 collaborateurs de Meggen à Lucerne a été la première à s'inscrire sur le nouveau site internet de la huitième édition de l'action nationale bike to work.

En 2012, la société d'architecture participera pour la troisième fois. «Le processus d'inscription du nouveau site est simple, il ne prend que quelques clics et vous recevez immédiatement un e-mail demandant de confirmer l'inscription», explique Markus Neuburger. Selon ce coordinateur engagé, il y a maintenant deux ans qu'il lui a été facile de convaincre son patron de participer à l'action. L'idée fut immédiatement accueillie avec enthousiasme lors d'une réunion. En plaisantant, ils ont menacé ceux qui ne participeraient pas de devoir nettoyer tous les vélos durant le mois de juin. Bien sûr, on n'en est pas arrivé là car l'esprit d'équipe et la camaraderie étaient palpables: «Durant les pauses, les conversations ont changé, ce n'est plus comme avant: on ne parle plus de bouchons et de stationnements introuvables mais plutôt de cette nouvelle motivation réciproque, des courbatures et des plus beaux itinéraires à vélo pour venir au boulot. L'an dernier, l'action a été couronnée de succès grâce à une tombola interne avec des prix sponsorisés par notre patron ainsi que grâce à une excursion à vélo de toute l'entreprise durant le mois d'août». Pour l'action de cette année, Markus Neuburger espère rassembler au moins quatre équipes. «Et s'il pleuvait tous les jours en juin», dit- il en riant, «au pire, je distribuerais un imperméable à tous les participants».

Katja Krtschek, responsable communication bike to work

Plus d'informations sur l'action «bike to work» et pour vous inscrire en ligne: www.biketowork.ch

Lausanne en tête, talonnée par Lugano

A fin 2011, le classement est le suivant: Lausanne en tête, talonnée par Lugano et, un peu après, Genève (mais pas le Servette). Malgré les apparences, on ne parle pas de ballon rond ni de football, mais bien de roues rondes et de vélos et, plus précisément, de ceux mis à disposition du public par la société velopass (notamment présente à Lausanne et Lugano) ou l'association Genève Roule. Et, dans ce genre de classement (limité à la Suisse latine), les Lausannois remportent la première place avec 46 500 emprunts de vélos en 2011. Et ils ne sont pas suivis par la voisine (et parfois concurrente) Genève, mais bien par une petite agglomération, jusqu'alors mal classée en matière de mobilité douce: Lugano-Paradiso avec 43 400 emprunts de vélo. Qui l'eut cru? Les Tessinois se mettraient-ils au vélo? Ou dans ce «paradis» tessinois germanisé, la réponse ne tiendrait-elle pas plus du côté des «Radfahrer-in» en villégiature que des «ciclisti-e» locaux?

Genève n'est-elle pas plus grande que Interlaken?

Par quels critères définit-on la grandeur d'une ville? Si l'on se cantonnait à la problématique des vélostations dans les gares – et au nombre de stationnements vélo mis à disposition –, le classement des villes suisses laisserait apparaître quelques surprises: avec sa vélostation de 340 places, Genève apparaîtrait comme une bourgade comparable aux modestes Lyss, Langenthal ou encore Interlaken. Seule différence de taille: Interlaken ne compte que 5000 habitants, alors que l'agglomération genevoise en compte plus de 500 000!

Le roi qui autorise les cyclistes à griller les feux

Le panneau B22 autorise «les cyclistes à franchir les signaux lumineux... afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont... rouges, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route». Et le panneau B23 va plus loin en autorisant les cyclistes «à franchir les signaux lumineux tricolores... afin de continuer tout droit.» Il s'agit bien d'une histoire belge, mais non d'un gag ou d'un witz. C'est tout à fait sérieux et intégré au nouveau code de la route belge, approuvé et signé par le roi de Belgique. Par ailleurs, en France, signalons l'arrêté du 12 janvier 2012 qui introduit un nouveau panneau autorisant également le tourner à droite au feu rouge pour les vélos. Parions qu'après Nantes et Rennes, d'autres collectivités introduiront rapidement ce passe-droit pour la petite reine.

Etre payé pour rouler à vélo?

Le ministère français des Transports prévoit une nouvelle indemnité kilométrique qui paierait les frais de déplacement domicile-travail à vélo. Précisons que cette indemnité existe déjà en Belgique et en Hollande. Dans ce dernier pays, les avantages vont même plus loin: les plans vélo d'entreprise permettent à l'employé de se faire aider à l'achat d'un vélo neuf, à concurrence de 750 euros tous les 3 ans.

Giuliano Broggini

SAMEDI 24 MARS THE BIKE FÊTE AVEC VOUS SES 20 ANS

Journée portes ouvertes. 8h30-17h00
Grand choix de vélos urbains fin de série. Accessoires, composants et habits soldés.

The Bike Av. de Lavaux 4 Pully.
Bus N° 9. Arrêt Perraudettaz.

www.the-bike.ch 021 711 12 80 info@the-bike.ch

the BIKE 20th ANNIVERSARY 1992-2012

QUALITY BICYCLES SINCE 1992

cannondale SPECIALIZED TIME 0900 GIRO Campagnolo SRAM SHIMANO GARMIN KRYPTONITE MAVIC

Billet d'humeur

JEAN AMMANN (*)

Une enjambée de 36 centimètres

Le vélo est, avec le tire-bouchon, l'une des plus grandes manifestations du génie humain. Certes, nous sommes allés sur la Lune (quand je dis nous, il s'agit surtout d'une petite quinzaine de citoyens des Etats-Unis, mais rien ne nous empêche de revendiquer une partie de la conquête spatiale par la première personne du pluriel). Certes, disais-je, nous sommes allés sur la Lune, mais le vélo permet de voyager bien plus loin: Claude Marthaler, qui a lui-même pédalé 122 000 kilomètres en sept ans, cite le cas d'un voyageur devenu mythique par-delà les horizons, l'Allemand Heinz Stücke, qui roule depuis le 4 novembre 1962: «Ce jour-là, dit Stücke, j'ai pris mon vélo pour commencer un voyage merveilleux qui n'est pas encore fini.»

Heinz Stücke en est à 593 625 kilomètres, soit un aller-retour Terre-Lune. Tout ça sur un vélo, sur une machine épatante. Car le vélo n'est rien d'autre qu'un démultiplicateur de la marche humaine: sur un vélo, le pas n'excède jamais 36 centimètres, soit l'addition des deux manivelles. Un cycliste ne fait donc jamais de pas plus grand

> Le vélo est, avec le tire-bouchon, l'une des plus grandes manifestations du génie humain.

que 36 centimètres, mais ces 36 centimètres, par un jeu d'engrenages savant, sont multipliés par dix, par vingt, par trente même, lorsque le pédaleur combine le plus grand plateau avec le plus petit pignon. N'est-ce pas magique? Le vélo, ce sont les bottes de sept lieues que l'humanité a rêvées.

Alors, parfois, moi qui n'ai jamais pédalé plus de trois jours d'affilée, je me perds dans ces récits où l'on voit des aventuriers arpenter la mappemonde à pas menus. Cela avait commencé par un livre des éditions Mondo, «A vélo du Canada au Chili», par Marianne Kienholz et André Girard, 25 000 kilomètres sur l'épine dorsale des Amériques. Plus tard, j'ai continué par «Le Chant des Roues», de Claude Marthaler. Il était donc possible de parcourir le monde sans jamais faire une enjambée plus large que ces misérables 36 centimètres concédés par le pédalier.

Ces derniers temps, j'ai lu un petit livre rouge, paru aux éditions Guérin, «Un an de cavale», par Olaf Candau, un très beau carnet de voyage entre vélo et montagne. Et je trouve cette phrase admirable: «Le vélo est un moyen de locomotion d'une remarquable autonomie, qui ne consomme pas, qui marche toujours, qui avance à une allure idéale et qui se range dans un avion: un véhicule fait pour le voyage. Le seul inconvénient est qu'il fatigue.» Mais franchement, cela fait peu d'inconvénient pour beaucoup d'avantages. La fatigue, c'est le seul prix que coûte un voyage à vélo; la fatigue, c'est ce qui donne du relief à la phrase et c'est de la fatigue que naît une prose pareillement inspirée.

(*) Journaliste au journal La Liberté et au magazine Veloromand.

En tête à tête

FLYER réunit ceux qui désirent partager de bons moments

FLYER Série C

Confortable et polyvalent

Maniement simple, design compact et enfourchement bas font de la Série C une référence dans la catégorie confort. Polyvalent, il est à l'aise partout, que ce soit pour faire les courses en ville ou pour une promenade agréable.

Les vélos électriques FLYER sont disponibles en 11 séries différentes; idéal pour les randonnées, le sport ou les trajets quotidiens. Une course d'essai vous permettra de trouver quel FLYER vous convient le mieux.

www.flyer.ch

Biketec AG | Schwende 1 | CH-4950 Huttwil/BE
Tél. +41 (0)62 959 55 55 | info@flyer.ch

FLYER

Innovation in Mobility

Vélos pour l'Afrique

Claude Marthaler

Vélos pour l'Afrique

Matthias Maurer, responsable du projet

Vélos pour l'Afrique

L'idée est heureuse, simple et pratique: le vélo est increvable si on lui donne une seconde vie.

Avec 12 500 vélos récoltés, mis en état, puis acheminés en Afrique, l'année 2011 a été un bon millésime pour l'action «Velos für Afrika», pionnière en Suisse. Initiée par Paolo Richter **(1)** en 1993 avec l'envoi d'un seul container de 500 bicyclettes, elle permet à la fois d'accroître la mobilité et le revenu en Afrique et d'engager des chômeurs en Suisse en leur assurant une formation. Matthias Maurer, 42 ans, responsable du projet actuel, me reçoit dans les ateliers de recyclage bernois Gump & Drahtesel.

Providentielle

Un vieux biclou qui se couvre de poussière dans nos caves se métamorphose en Petite Reine au contact d'un continent africain essentiellement rural. Paysans, infirmières, écoliers, étudiants, marchands, tous reconnaissent ses vertus d'outil tout-terrain qui raccourcit les distances et assure souvent un revenu. Des régimes de bananes aux blocs de glace, que ne transporte-t-on pas sur un vélo? «En Afrique, le vélo est un réel vecteur de changement.» résume Maurer. Il ajoute: «Parallèlement, nous développons des ‹voiturettes› (dits «fauteuils roulants» au Burkina-Faso) véhicule à pédales à trois roues destinés aux handicapés, construits à base de vélos d'occasion.»

«Au début, nous recherchons des fonds de soutien pour mettre le projet en place, puis les organisations locales financent elles-mêmes l'envoi des containers.»

Pignon et pognon

«Nos vélos retapés sont prisés, car leur qualité est bien plus élevée que les modèles chinois importés. De plus, comme nous travaillons sur place avec des ONG, nous assurons un stock de pièces de rechange et contribuons à la formation de mécaniciens. Un vélo coûte l'équivalent d'environ 60 CHF (de 40 CHF pour un vélo de dame à 100 CHF pour un VTT), soit 2 mois de salaire, ce qu'il coûtait aussi à ma grand-mère en 1940. Un système de micro-crédit en facilite l'achat».

Récolte

«Nous avons constitué un réseau national de 600 points de récolte, dont toutes les gares CFF avec un guichet de bagages. Il suffit de nous contacter à l'avance et nous envoyons une étiquette qui permet de nous faire parvenir le vélo gratuitement. Nous contrôlons et retapons chaque vélo avant de l'exporter et organisons aussi régulièrement des jours de récolte».

Partenaires recherchés

A l'avenir, à l'image de son grand frère d'Outre-Atlantique Pedal For Progress **(2)**, Velos für Africa vise une récolte de 50 000 vélos par an, soit environ 14% de la vente annuelle moyenne de vélos en Suisse. Pour ce faire, elle lance un appel du pied vital à de futurs donateurs et partenaires en Suisse romande. Gageons qu'avec votre soutien, notre légendaire phénix à pédales soit aussi doué de longévité que l'oiseau éponyme!

Claude Marthaler

Vous souhaitez vous débarrasser de votre ancien vélo et participer à l'action «Velos für Africa»?

Velos Für Afrika
Gump-&Drahtesel
Recycling-Werkstätten
Waldeggstrasse 27
3097 Liebefeld
Tel. 031 979 70 70
info@gump-drahtesel.ch
www.velosfuerafrika.ch (partiellement en français à partir de mars 2012)

En Suisse romande
Depuis début 2010, les ateliers Phenix à Neuchâtel sont partenaires de Velos für Afrika. www.ateliersphenix.ch

Ailleurs (liste non-exhaustive)
- **Allemagne: www.jugendhilfe-ostafrika.de**
- **Angleterre: www.re-cycle.org**
- **France: http://unvelopourlafrique.com**
- **Hollande: http://coop-africa.org**

(1) Fondateur de Drahtesel (aujourd'hui Gump & Drahtesel), élu Swiss Social Entrepreneur 2009 (Fondation Schwab). Il reçu aussi le Prix de reconnaissance du développement durable Evenir 2009 (Union Pétrolière!)

(2) Pedal For Progress (www.p4p.org) a exporté 100 000 vélos recyclés dans 28 pays en 15 ans (2006) et vise le double avant 2016. David Schweidenback, son créateur, fut récompensé par le Rolex Award 2000.

«MÊME UN RADAR A FLASHÉ SUR MOI.»
E-BIKES DE M-WAY.

Découvre le plaisir de conduire un e-bike et d'arriver à destination rapidement et sans transpirer. Viens tester les nouveaux e-bikes et e-scooters dans nos magasins de Lausanne, Genève, Zurich et Saint-Gall.

m-way.ch facebook.com/m.way

m.way
Electrifying You

Honegger&Bregenzer